Comisión de
Legislación del Trabajo
Carpeta Nº 2183 de 2013 y S/C

Versión Taquigráfica N° 1847 de 2013

TRABAJADOR NOCTURNO

Se determina su actividad
ver exposición

FUNCIONARIOS DE AIR CLASS
ver exposición

DIRECTORIO DE AIR CLASS
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de setiembre de 2013

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Fernando Amado.
MIEMBROS:	Señores Representantes Pablo D. Abdala, Raúl Olivera, Luis Puig y Martín Tierno.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Óscar Andrade, Oscar Groba y Jorge Pozzi.
INVITADOS:	Por los funcionarios de Air Class, Fernando Zuluaga y Antonio Bentancurt Pilotos; Luis Piazze, Óscar Besozzi y Miguel Rodríguez, Mantenimiento; y Jorge Álvarez, Gerencia. Por el Directorio de Air Class señores Daniel Hernández y Daniel González, Directores y Juan Andrés Lerena, asesor.

SEÑOR PRESIDENTE (Amado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

El señor Diputado Puig ha solicitado la palabra para plantear un asunto previo.

SEÑOR PUIG.- En la sesión pasada presenté modificaciones al proyecto sobre trabajo nocturno, en el entendido de que ya tenía estado parlamentario y se estaba analizando, pero cometí un error involuntario, porque no cumplí con un aspecto fundamental, cual es que pasara por la bancada del Frente Amplio. En ese sentido, debo corregir ese error.

Por lo tanto, pidiendo las disculpas del caso, voy a retirar ese texto; la bancada va a analizar el asunto, y en el corto plazo presentará un nuevo texto sobre trabajo nocturno, seguramente mejor. Una vez que la nuestra bancada analice el texto acordado por todos los compañeros, lo presentará a la Comisión.

En el caso del proyecto que tiene que ver con la responsabilidad penal del empleador, quiero anunciar que nuestra bancada ha llegado a un acuerdo y le va a dar estado parlamentario, sustituyendo al proyecto que está en la Comisión. En este momento estamos redactando la exposición de motivos, y en la primera sesión de octubre presentaremos el proyecto a la Comisión.

Era cuanto quería decir, reiterando mis disculpas a los compañeros y a la Comisión por el error cometido.

SEÑOR OLIVERA.- Más allá del error circunstancial que admite el señor Diputado Puig, quiero dejar constancia de que el Frente Amplio no claudica de la presentación de un proyecto de nocturnidad y se están buscando redacciones alternativas. Creo que todos estamos de acuerdo con el objetivo de esta propuesta y por eso tomó estado parlamentario, y resta encontrar una texto de acuerdo que nos permita avanzar.

Por otra parte, el pequeño error que acusa el señor Diputado Puig ya está subsanado al retirar su propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por supuesto, no es necesario pedir disculpas. Conocemos la complejidad del tema, sobre todo cuando se tiene que encontrar un texto que contemple el espíritu de todos. Bienvenido seas el pedido de disculpas, y esperaremos el texto alternativo.

Asimismo, agradecemos la noticia de la llegada del texto definitivo del proyecto sobre responsabilidad penal del empleador, habida cuenta de que en más de una ocasión la prensa solicita opinión y no sabemos qué responder, en virtud de que el proyecto original fue dejado de lado y no existe uno alternativo. El anuncio del señor Diputado Puig de que en breve se presentará un texto alternativo facilita las cosas, sobre todo cuando la prensa pide información.

SEÑOR ABDALA.- He leído las mismas versiones de prensa, que todos conocemos. Por cierto, el anuncio no nos sorprende porque los integrantes de esta Comisión ya habíamos sido notificados por los representantes de la mayoría que se presentaría un texto alternativo.

Lo que quiero anticipar con tiempo, para que no dé lugar a sorpresas o malentendidos, es que si las modificaciones son del tenor de las que señala el diario "El Observador" de hoy -obviamente, no me voy a guiar por versiones periodísticas, pero por ahora es lo único que tengo-, y realmente estuviéramos frente a un cambio conceptual -cosa que es presumible- de la importancia del que ha tomado estado público, me parece que la Comisión debería reexaminar el proyecto. Me refiero a que recabamos opinión de todas las partes interesadas, consultamos a la Academia -vinieron representantes del Instituto de Derecho Penal y el Instituto del Derecho de Trabajo-, hablamos con las cámaras empresariales y con el Sunca. Lo que se anuncia no es un ajuste de un proyecto de ley sino de un proyecto nuevo.

Por lo tanto, sin ánimo de dilatar los tiempos, creo que será necesario, a efectos de la buena labor legislativa, volver consultar a todas las partes ya consultadas, tal vez a partir de un formato distinto, para ser más eficientes y, en ese sentido, estoy abierto a todas las soluciones. Me parece necesario recabar la opinión de todo el mundo, porque si fuera cierta esta versión de prensa todo lo que se ha hecho hasta ahora se refiere a otro tema, y no al que analizará la Comisión cuando lo presente la mayoría, siempre que se confirme, en primer lugar, que se presentará un nuevo proyecto -suponemos que sí- y, en segundo término, que los cambios son de la magnitud que señala la prensa.

Dejo esta constancia porque no quiero que cuando llegue el momento se interprete que intentamos demorar las cosas; nos proponemos trabajar con la mayor intensidad y, en todo caso, acotar los tiempos.

Me parece indispensable consultar al Sunca -porque no sé si estará de acuerdo con esos cambios-, a las cámaras empresariales y al Instituto de Derecho Penal. Por supuesto, no quiero hacer conjeturas; hablo con total honestidad intelectual.

SEÑOR PUIG.- En realidad, creo que es bueno no discutir en base a trascendidos de prensa. Leí el artículo de "El Observador" y puedo decir que contiene unas cuantas inexactitudes. Es más, ayer ese medio de prensa pidió el texto al compañero Carlos Coitiño, quien no quiso darlo, y hoy aparece allí un texto, un título y una interpretación, que corre por cuenta del diario.

Cuando la bancada del Frente Amplio y los técnicos del Ministerio aprueben un texto redactaremos la exposición de motivos, y cuando esté firmado por los integrantes de nuestra bancada en la Comisión, antes de que ingrese formalmente a la Comisión, lo haremos llegar a todas las bancadas aquí representadas, porque nos parece importante que lo puedan analizar y, ojalá, acompañar. Posteriormente, lo remitiremos a todas las delegaciones que vinieron a la Comisión para que nos manden por escrito o vengan personalmente a dar sus opiniones.

Asimismo, quiero informar que el Sunca está totalmente de acuerdo con este nuevo texto que finalmente ha acordado la bancada del Frente Amplio. Insisto con que antes de que el proyecto ingrese formalmente a la Comisión lo enviaremos al Partido Colorado y al Partido Nacional.

(Ingresa a Sala una delegación de trabajadores de Air Class)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a los pilotos de Air Class Fernando Zuluaga y Antonio Bentancurt, a los señores Oscar Besozzi, Luis Piazze y Miguel Rodríguez, de Mantenimiento, y al señor Jorge Álvarez, de Gerencia.

SEÑOR ÁLVAREZ.- En nombre de los funcionarios de Air Class, agradezco a esta Comisión por recibirnos y por haber atendido nuestra solicitud de entrevista con tanta celeridad.

Queremos expresar nuestra preocupación por la sanción que la Dinacia propuso poner a la empresa Air Class, que entendemos es absolutamente desmedida teniendo en cuenta los motivos que aducen, que son netamente administrativos y resultan de una investigación que no tiene nada que ver con el accidente. Se trata de una investigación que la Dinacia decidió realizar de oficio, a partir de declaraciones aparecidas en la prensa, en la que se concluye que la empresa tiene problemas administrativos, por lo que le sugiere una sanción consistente en la suspensión de las operaciones por dos meses.

Esto nos preocupa mucho, porque una suspensión de dos meses para una empresa como Air Class significa su cierre, y son cuarenta las familias que dependen de este trabajo. Además, hay una cuestión de soberanía -se manejará a otro nivel-, porque no creo que haya ninguna otra empresa que pueda desarrollar esta tarea en Uruguay mientras Air Class no esté operando. Quiere decir que, además de cerrar la empresa, probablemente el negocio se vaya para Argentina y la mercadería salga desde allí o desde otro país que se haga cargo del negocio.

Básicamente, esa es nuestra preocupación. Entendemos que la sanción es desmedida y no hay antecedentes al respecto.

Están presentes varios pilotos y gente del sector Mantenimiento que pueden ser más precisos acerca de lo que estoy diciendo, que es muy general. Lo cierto es que, luego del accidente, la empresa ha sido habilitada varias veces por la Dinacia y los aviones están volando. Nos pararon los aviones hasta por diez días, en lo que estoy de acuerdo porque es una potestad de la Dirección. En el caso de uno ellos, lo pararon por diez días para desarmarlo totalmente y hacer todos los controles que establece el fabricante y los que los inspectores, con la experiencia que tienen, dijeron que había que realizar. Se trajo personal de empresas extranjeras para hacer esos controles y todo resultó bien. De manera que no está en riesgo la seguridad de las operaciones. De lo contrario, ya nos hubieran sacado alguno de los permisos.

El avión grande, como nosotros lo llamamos, que es un 727, que tiene la mayor capacidad de carga de bodega del país, estuvo quince días en Porto Alegre en un taller especializado para que se le realizara un chequeo importante que recomendaba el fabricante. Además, se hicieron otras revisiones que la autoridad pidió, aprovechando que el avión estaba parado. Y el resultado también fue satisfactorio.

Reitero que nos parece desmedido que se imponga una sanción, que la Junta dice que es por temas netamente administrativos, que lleve al cierre de la empresa y, por lo tanto, todo el mundo termine desocupado, sin trabajo. No me refiero solo a las cuarenta familias que trabajan en Air Class, sino también a otras que de un modo u otro están vinculadas a la empresa.

Como ustedes saben, este asunto está muy mediatizado. Todo el mundo habló de que comprábamos repuestos en cualquier parte y de que mandábamos soldar las piezas. La Junta de investigadora se encargó de hacer un careo entre los soldadores y los funcionarios de Air Class y resultó que ningún funcionario reconoció haber

llevado piezas a soldar. Eso no es todo: estando el avión estaba en mantenimiento, angarado, fueron los soldadores, dos técnicos de la Dinacia y el abogado, desarmaron las tapas de inspección para que accedieran a todos los ductos -no se desarmó todo el avión, pero sí se sacaron las partes que indicaron, porque dijeron que se trataba de una parte que si la veían la reconocían- y no reconocieron ninguna parte. Hago esta aclaración porque fue un tema tan mediatizado que todo el mundo decía que prácticamente soldábamos en el taller de la esquina. Quedó demostrado que no fue así. Profesionales de la Dinacia, ingenieros aeronáuticos y técnicos con experiencia expresan en el informe que nunca estuvo en juego la seguridad de las aeronaves y que las observaciones eran por cuestiones netamente administrativas.

Es cuanto quería decir a modo de introducción.

SEÑOR PIAZZE.- Soy el Gerente de Mantenimiento.

Para nosotros, este es un problema netamente laboral. Cerrar la empresa implica quedarnos sin trabajo.

Como responsable de Mantenimiento, nunca en la vida dejaría volar un avión, como se ha dicho en la prensa, soldado, con repuestos que no fueran aeronáuticos. No pondría en riesgo la vida de nadie. Por eso entiendo que la sanción es desmedida. No soy dueño ni tengo parte de la empresa. Soy un padre de familia, un trabajador, circunstancialmente con un cargo de Gerente, y para mí es importante mantener el trabajo. Todos los que trabajan en ese sector dependen de mí, y si hay un problema de mantenimiento es mío. Yo nunca dejaría volar un avión en esas condiciones.

Lo que salió en la prensa fue desmentido por la autoridad aeronáutica. Y seguimos volando. ¿Por qué no nos paran los aviones? Es verdad que hay faltas administrativas, muchas de ellas por mi culpa, por no anotar ciertos datos en un papel, pero nunca se ocultó nada, como se ha dicho. La autoridad aeronáutica siempre tuvo a su disposición las órdenes de trabajo.

Entonces, esas faltas administrativas serían la causa de la pérdida de una fuente de trabajo y de nuestros ingresos.

SEÑOR TIERNO.- Me gustaría que constara en la versión taquigráfica a qué se dedica la empresa. Si bien lo sabemos y ha trascendido en los medios de prensa, nos parece conveniente que se diga cuánta gente está afectada a mantenimiento, cuántos son los pilotos, qué los vuelos que hacen, los destinos, las cargas y la tarea que realizan diariamente, a fin de tener elementos para cuando recibamos a otras delegaciones que vamos a invitar para hablar sobre este tema.

SEÑOR GROBA.- Nosotros anunciamos que habíamos recibido a la delegación de trabajadores preocupados por la fuente de trabajo. Posteriormente, recibimos a los representantes de la empresa, por el mismo tema.

Creo que deberíamos separar dos temas. Por un lado, está el accidente, que se está investigando en la órbita de la Justicia. Creo que sería bueno que se aclarara este punto en la Comisión. Por otro lado, a raíz de una investigación llevada a cabo por la Dinacia, hay una propuesta de sanción. La pregunta es si en otras empresas hay antecedentes de este tipo de sanción que, como ustedes dijeron, implicaría la pérdida de fuentes de trabajo. Si no me equivoco se habla de sesenta días, además de una sanción económica, que puede ser relativizada. Precisamente por eso preguntaba si hay antecedentes de este tipo de sanciones. Entonces, la pregunta concreta es si esto significa la pérdida real de la fuente laboral de cuarenta trabajadores. Nosotros entendimos que eso fue lo que motivó la visita que ustedes nos hicieron. Por eso trasladamos la preocupación a este ámbito y esta Comisión, lo más rápido posible, decidió convocarlos.

Entonces, me interesa que nos expliquen acerca de la investigación que se está llevando a cabo en la Justicia con respecto al accidente y lo que tiene estrictamente que ver con el tipo de sanción a la empresa, los antecedentes que hay en la materia y la circunstancia de no poder mantener la empresa, teniendo en cuenta los datos de la realidad.

SEÑOR OLIVERA.- Quiero dejar la constancia de que no conozco empresas que cierren por responsabilidad en accidentes. De ser así, tendríamos que hacer una revisión al respecto y habría miles

de empresas cerradas que, inclusive, son responsables de los accidentes. Eso va por otro camino.

Mi pregunta es si hay alguna dificultad económica o si, en realidad, los trabajadores conocen la regularidad con la que se funciona y que, a partir de las condiciones económicas y del cumplimiento de los pagos, hay señales en cuanto a su viabilidad. Me gustaría saber si hay cuestionamientos de ese tipo, para aportar esto como un elemento más al debate.

SEÑOR ABDALA.- Felicito al señor Diputado Groba, que fue quien introdujo el tema en la Comisión porque, sin duda, es importante y ha generado un grado de conmoción pública también importante. Estas son las derivaciones no deseadas: obviamente, en primer lugar, la pérdida de vidas humanas y, en segundo término, la pérdida de fuentes de trabajo.

Quiero agregar dos preguntas en la misma dirección de lo que planteaban los colegas. Por un lado, parece claro que el mensaje de ustedes -sobre todo para los que somos neófitos en esta materia- es que aquí no ha habido consecuencias derivadas de aspectos de carácter técnico, de mantenimiento o de condición de las aeronaves, pero sí insistieron en fallas o faltas de carácter administrativo. Me gustaría saber a qué se refieren cuando hablan de fallas o faltas de carácter administrativo y qué consecuencias tienen.

Por otro lado, parecería que la viabilidad de la empresa -así trascendió- estaría asociada a la aplicación de la sanción y a su cuantía. Quizás esta sea una pregunta más para la empresa, pero quisiera saber qué piensan ustedes en tanto forman parte de ella como trabajadores. ¿Esto es así? ¿Hay una relación causal directa entre la sanción y el destino de la empresa, de forma tal que si esta no existiera o el monto fuera menor podría sobrellevar la situación sin mayores dificultades? Todos sabemos que lo que pasó y la espectacularidad pública que tuvo genera dificultades a cualquier empresa y le resta competitividad. Por eso pregunto si alcanza con que la sanción sea menor para que la empresa siga siendo viable; lo pregunto porque no conozco la empresa.

SEÑOR ZULUAGA.- Soy piloto y estoy relacionado con la empresa desde el año 2000.

Con respecto a la cantidad de trabajadores les puedo decir que en Uruguay el personal de cabina suma alrededor de catorce personas, entre pilotos, ingenieros de vuelo y un despachante, y en el área de mantenimiento hay nueve personas. Además, hay cuatro administrativas y más de ocho personas en las áreas de gerencia y comercialización de la carga. Nosotros tenemos vuelos regulares a la terminal de Buenos Aires, en Ezeiza, y a una terminal de cargas en Asunción del Paraguay. A su vez, hay unos cuantos trabajadores relacionados directamente con la empresa en Argentina y otro tanto en Asunción.

¿Qué hace la empresa? Se formó como una empresa de "courrier" y ahora es una empresa de carga. El "courrier" tiene que ver con correspondencia y una especie de cadetería asociada a cuestiones muy urgentes, servicios en los cuales las empresas internacionales tienen precios más altos. Desde que llegó el Boeing 727, en 2011, somos una empresa de carga. Estamos hablando de un avión que lleva doce "pallets" y puede transportar más de 24 toneladas.

El alcance es prácticamente a toda América y somos la única empresa de carga aérea con aviones y tripulaciones propias del país; no existe otra. Hay otra empresa de "courrier" que tiene aviones más chicos; por ejemplo, su avión más grande no se asemeja al nuestro más chico. Para que tengan una idea, nosotros podemos llevar a Ezeiza dos toneladas de carga en aviones chicos como el accidentado; la competencia puede llevar hasta 1.500 kilos. Esto implica que si la empresa cierra, no haya nadie en el país que pueda hacer este trabajo. Como decía, al tratarse de vuelos internacionales, prácticamente estamos sirviendo un plato de comida a empresas paraguayas y, sobre todo, argentinas, que darían este servicio con sus tripulaciones y personal.

También quiero destacar que por esta empresa han pasado más de veinte pilotos; la mayoría se fue a Pluna, algunos a LAN, otros a COPA y a BQB. Quiere decir que hicieron su experiencia en nuestra empresa y fueron acogidos en otras de mayor porte. ¿Por qué se fueron? Sencillamente, para volar aviones más lindos y mejores, y tener mejores salarios.

En cuanto a los antecedentes, no he encontrado ninguna empresa que hubiera cerrado porque haya tenido accidentes. Por ejemplo, TAM tiene en su haber más de trescientos muertos en accidentes aéreos, y que yo sepa nunca tuvo una suspensión. De todos modos, no queremos hablar del accidente sino de lo desmedido de la suspensión.

Con respecto a lo que nos preguntaba el señor Diputado Abdala sobre las faltas administrativas, puedo decirles que existen libros de registros de vuelo, que son algo así como la libreta del avión, donde se asientan fecha y hora. Hay que destacar que cada vez que nos subimos al avión hay por lo menos un mecánico que nos libera el vuelo. Esto es: "La automotora nos está dando las llaves; el auto está en perfectas condiciones". Si no está la firma del mecánico, yo no puedo salir. El último bastión en la seguridad es el comandante del vuelo. Puede haber distintas fallas, pero si yo noto que en el avión hay algo que no me convence, llamo al mecánico para que lo revise. La última responsabilidad en salir, aquí y en la China, en cualquier tipo de aeronave, es del comandante. Es la última cara visible en materia de seguridad en las operaciones. Es muy importante destacar que siempre hay un mecánico entregando el avión y que no todas las empresas lo tienen.

Por otro lado, lo que puedo decir sobre la viabilidad económica de la empresa es que el primer día de cada mes todos cobramos. Desde que estoy en la empresa hasta ahora nunca supe que hubiera subsidios del Estado; es una empresa de capitales privados uruguayos. Yo pienso que es viable. Empecé a trabajar en ella en el año 2000 y ya existía desde hacía un tiempo. Subsistió todo este tiempo; de hecho, la mayoría de los emprendimientos aeronáuticos, con aviones o sin aviones, que había en Uruguay cerraron. Actualmente existen dos empresas: la nuestra, que es de carga, y otra que se dedica al "courrier". Quiere decir que la viabilidad es una lucha día a día, pero a medida que pasan los años la empresa va mejorando, siempre va dando un paso más. Empezó con un avión que llevaba 800 kilos; ahora tenemos un avión que lleva 20 toneladas. Llegamos a tener cuatro aviones -lo digo así porque me siento parte de la empresa-, mientras que Pluna no tenía cuatro aviones iguales. O sea que hay una concientización en cuanto al criterio en el manejo de los recursos y el mantenimiento, así como en el profesionalismo con la gente que se sube en esos aviones.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Quiero contestar una pregunta del señor Diputado Groba.

Acá hay dos investigaciones. Por un lado, la Dinacia investiga el accidente a través de la Oipaia, que es la Oficina de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación. Esa está en curso; produjo un informe preliminar que no quedó muy claro pero se sigue trabajando y todavía tienen tiempo para realizar el informe final. Inclusive, hasta hoy siguen pidiéndonos alguna información más, que entregamos con muchísimo gusto. Por otro lado, está la investigación de la Junta de Infracciones de la Dinacia, que actuó de oficio luego de que todo el mundo salió a decir en la prensa que el avión estaba atado con alambre y demás. Esta no tiene nada que ver con la investigación que está en curso.

Con respecto a la pregunta sobre la vialidad, como decía el compañero, todos cobramos el primer día del mes, tenemos salario vacacional y todos los beneficios que establece el Estado. A la vista, como empleados, no vemos ningún indicador de que la empresa esté pasando por un mal momento. De hecho, los clientes mantuvieron la confianza después del accidente y, con los clásicos altibajos, seguimos con los mismos y algunos más. El problema es que si la empresa no presta servicios por dos meses, los clientes tienen que trabajar con otras que consigan ellos o que les consigamos nosotros; dicho sea de paso, nos encantaría darle el negocio a alguien de acá, pero no existe a quién. Después de dos meses, el que llega al negocio va a tratar de dar un mejor servicio, va a bajar los costos y tratará de quedárselo.

Creo que la empresa empezó en el año 1996 con un avión bimotor chico, para nueve pasajeros. Ahora llegamos a este, con una capacidad de diecinueve pasajeros y 2.000 kilos de cargas, y al otro, netamente carguero, que puede sacar alrededor de 24.000 kilos. Entonces, el riesgo es que si estamos dos meses sin operar el que venga se puede quedar con el negocio.

SEÑOR BESOZZI.- Lo más importante -por lo que estamos acá- es que si la empresa deja de operar durante sesenta días, indefectiblemente debe cerrar porque se pierden los clientes. Ningún "courrier", ninguna carga espera a nadie, y quien agarre ese nicho de mercado se lo va a quedar.

Son más de cuarenta familias las que están directamente relacionadas y tienen algunas características particulares. Más del 90% del personal que trabaja en esta empresa aérea -como en casi todas- proviene de la

Fuerza Aérea. ¿Qué significa eso? Que aparte de quedarse sin trabajo, no tienen derecho al seguro de desempleo, ni siquiera por un mes; o sea que pierden su fuente principal de sustento, estrictamente por procesos de administración, de mantenimiento o de registro de vuelo, no por una falla. El tema se mediatizó mucho, aun con un informe primario del accidente, que no es vinculante, y la opinión pública está pendiente.

Volviendo a la pregunta, si se perdieran las fuentes laborales, treinta y cuatro o treinta y cinco familias quedarían sin ingreso alguno.

SEÑOR GROBA.- La delegación tiene que saber que esta Comisión está recogiendo insumos y va a seguir actuando. Esta luz amarilla, casi roja, que los trabajadores han encendido con respecto a la posibilidad de que se pierdan fuentes de trabajo es un elemento que compete y preocupa a la Comisión, y por eso rápidamente se decidió convocarlos para ver de qué manera podemos ayudar a resolver el problema.

Me gustaría que aclararan si estamos hablando de una sanción resuelta o de una sugerencia de la Dinacia, quién toma la decisión y qué tiempos se manejan. Saber esto es muy importante para ver si podemos llegar a atenuar esas sanciones, intentando proteger la fuente de trabajo.

Por otro lado, quiero precisar que el aspecto judicial del tema va por otro lado y que la Comisión no tiene potestades en ese sentido. Tampoco creo que sea intención de los trabajadores que ingresemos en esas cuestiones, sino que su participación se debe exclusivamente a la protección de las fuentes de trabajo y a poner en claro que no hay antecedentes de suspensiones a otras empresas.

Por último, si se produjera el cierre de la empresa, ante esta situación mediática y estos antecedentes, ¿cómo se ven los trabajadores para reinsertarse en el ámbito laboral? No sé si en el corto tiempo tendrán posibilidad de incorporarse a otras empresas. Esperemos que eso no sea necesario, que se pueda proteger la fuente de trabajo y volver a la normalidad. Lo que digo es que en función de lo que está pasando, no sé con qué antecedentes laborales pueden quedar los trabajadores de la empresa.

Entonces, me interesan saber tres aspectos muy concretos. El primero tiene que ver con el tema judicial, que ya está, y que lo queremos sacar de la mesa porque va por otro lado. El segundo es si esto ya está resuelto y es a tapas cerradas o si hay posibilidad de atenuarlo o resolver de otra manera. El tercero es si ante la gravedad de la pérdida de las fuentes de trabajo, y teniendo en cuenta estos antecedentes -ustedes conocen el mercado laboral-, sería posible que se reinsertaran rápidamente en el mercado.

SEÑOR ZULUAGA.- Voy a responder la última pregunta del señor Diputado.

En mi caso particular, soy piloto, tengo cincuenta y dos años, y he volado más de siete mil horas. Lo cierto es que en el mercado no hay lugar. Esta etapa ya la pasé. Estuve en la empresa U- AIR -no sé si la recuerdan-, que duró quince meses y que por determinadas razones, en 2005, pasó a concordato. Los empleados entramos en una bolsa de trabajo en Pluna. Solo un piloto ingresó a esa la empresa, pero por distintos motivos, no a raíz de la bolsa de trabajo. Y en ese entonces, Pluna era Pluna.

En mi caso particular, he negado otros trabajos en empresas áreas. Debo admitir que hace más de dos años me llamaron de BQB, y preferí quedarme en esta empresa.

O sea que para los pilotos no hay fuentes de trabajo. Siempre pongo el mismo ejemplo: el médico tiene que oficiar de taxista para poder subsistir. Lo mismo sucede en nuestro caso.

También quiero decir que en mantenimiento hay gente que pasa los sesenta años de edad. En la empresa varios tenemos cincuenta años, y para conseguir un trabajo tendríamos que ir al exterior porque en el país no sería posible.

SEÑOR BESOZZI.- En mantenimiento la persona de mayor edad tiene sesenta y nueve años, pero más de la mitad de los empleados supera los cincuenta años.

Además, si una nueva gran empresa no va a poder absorber la mitad del personal que tenía, menos podrá hacerlo una empresa pequeña, sobre todo, teniendo en cuenta cómo se ha mediatizado el tema.

O sea que las posibilidades de reinserción laboral son casi nulas. En algunos casos podrá existir, pero no en la mayoría. Como ustedes pueden ver, de seis personas que vinimos en esta delegación, cinco superamos los cincuenta años de edad. Esto es lo que sucede en casi toda la empresa, tanto en los comandantes como en la gente de mantenimiento.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Con respecto a la pregunta del señor Diputado quiero decir que esto no está resuelto.

Cuando la Junta de Infracciones termina sus actuaciones, hace un informe. En él recomienda al Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica aplicar determinadas sanciones a la empresa, a los pilotos, a mantenimiento -etcétera-, que es lo que está dando vuelta por la prensa.

Ahora estamos en la etapa de rebatir algunos argumentos que la Dinacia ya descarta, sacándole gravedad al asunto.

Por lo tanto, este no es un tema resuelto.

Creo que el miércoles próximo se vence el plazo para hacer los descargos. La Dinacia los tomará -estoy seguro de que los va a leer-, pero no sé qué tanto torcerá la balanza para un lado o para el otro. También hay otros plazos legales que yo no conozco. Lo cierto es que hasta el miércoles que viene tenemos plazo para rebatir o tratar de minimizar lo que dice la Dinacia. Luego, la Dinacia se tomará un tiempo -que no sé cuál es- para escuchar los argumentos nuestros y, después decidirá definitivamente.

Por otra parte, el que decide la sanción es el Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que es un coronel en actividad. Depende del Comandante en Jefe y tiene una dependencia directa del señor Ministro de Defensa Nacional

Reitero que quien va a imponer esa sanción es la Dinacia, que es la autoridad aeronáutica a la que le compete. La Junta de Infracciones trabaja bajo su égida.

La tercera investigación es la judicial, que actuó de oficio. Cuando se sacaron los restos del avión -era evidente que había fallecidos-, la Justicia actuó de oficio la Justicia, y está esperando el informe final de la Oipaia para tomar acciones, porque la Jueza y su equipo no tienen conocimiento aeronáutico como para determinar responsabilidades.

O sea que serían tres investigaciones. Por un lado, la de la Oipaia, que actúa inmediatamente después de la desaparición del avión. Al principio, como recordarán, decían que el avión se había ido con drogas, etcétera. Al otro día de enterada del hecho la Oipaia empezó a pedir auditorías e información. Por otro lado, está la Junta de Infracciones, que actúa de oficio por las declaraciones en la prensa. La tercera investigación es la de la Justicia penal, que empieza a trabajar en el momento que se rescatan los restos del avión, porque se supone que debe haber muerto alguien. Esas son las tres investigaciones que se están haciendo. Son totalmente independientes. La única que está ligada es la de la Justicia a la de la Oipaia, porque está esperando su informe técnico.

SEÑOR OLIVERA.- Los invitados han vertido elementos importantes. Seguiremos explorando el resto de las opiniones.

Entiendo que esto amerita una rápida acción de la Comisión a través de una inmediata comunicación a la Dinacia manifestándole nuestra preocupación por las fuentes de trabajo

¿Por qué planteo que esto se haga rápidamente? Porque si están en proceso las recomendaciones, tal vez podamos anunciar nuestra preocupación por el asunto. Si actuamos con tiempo, quizá puedan concurrir a este ámbito para que podamos intercambiar opiniones y trasladarles nuestra preocupación por la preservación de las fuentes de trabajo. De esa manera, sin intervenir en los aspectos que competen a la Dinacia ni en cuestiones que tienen fundamentos legales y jurídicos, podríamos ver cómo minimizar las sanciones a efectos

de no poner en riesgo las fuentes de trabajo. Reitero que nuestra preocupación es minimizar todo lo que pueda poner en riesgo las fuentes de trabajo.

Así que mi propuesta es muy concreta: elevar rápidamente esa comunicación y pedirles que lo más pronto posible concurran a la Comisión. Inclusive, si fuera necesario, podríamos hacer una sesión extraordinaria. Si ellos nos plantean que hay urgencia en resolver el tema, nosotros le decimos que tenemos urgencia de reunirnos con ellos.

SEÑOR POZZI.- Quiero hacer una pregunta porque no había escuchado nada sobre la suspensión. He seguido el tema muy de cerca, pero esto no lo había escuchado; no sé si no tomó estado público a través de la prensa o no lo escuché. Sé que hay sanciones económicas y demás.

Ustedes, que tienen información de que esto está en proceso, ¿me podrían decir en qué se basa el informe para pedir la suspensión de los vuelos de la compañía por dos meses? ¿Han leído algo? ¿Tiene alguna fundamentación esta medida? Pienso que esto no se puede haber adoptado sin una argumentación, más allá de que se esté de acuerdo o no con ella. Si saben los motivos, sería muy bueno para nosotros conocerlos, porque parece algo bastante raro.

Por otra parte, como dijo el señor Diputado Olivera, tenemos que actuar lo antes posible para proteger las fuentes de trabajo, que es lo que nos interesa. Sobre el resto, todos tenemos nuestra opinión.

SEÑOR ÁLVAREZ.- La Dinacia fundamenta. El expediente tiene ochocientas páginas. Yo no voy a decir que que todo el informe esté mal, porque hay cosas que tiene razón. La empresa comete errores, pero no cometemos delitos, mala fe -como ellos dicen-, omisión ni queremos ocultar nada.

Si la pared que tengo enfrente aparece pintada, y están la orden de trabajo en donde figura que se pintó, los materiales y la autorización para comprar los materiales -hay una trazabilidad de todos los trabajos que se hicieron; nunca se pretendió ocultar nada-, y nunca se asentó que se pintó, ¡tiene razón! Hay un error. Hemos contratado al señor Besozzi, que es especialista en estos procesos, para mejorar. Tampoco piensen que la Dinacia va por un lado y nosotros por otro. La Dinacia conversó con nosotros, nos auditó y encontró oportunidad de mejoras. Lo que no encontró fueron riesgos en la seguridad operacional de las aeronaves.

¿Cómo no? ¡Hay errores! Seríamos necios si dijéramos que somos perfectos; no lo somos. Hay errores, pero son administrativos. Tal como quedó demostrado por la Dinacia, nunca se llevó nada a soldar a ningún lado; vinieron las personas involucradas y ya lo explicamos, así que no quiero ser reincidente.

Los repuestos se compran donde hay que comprarlos, y se pide permiso para importarlos. Además, se lleva un análisis de fallas, como pide la Dinacia. De pronto, ellos interpretan que ese análisis de fallas es un mantenimiento paralelo, y no lo es. La reglamentación exige que el mantenimiento tenga un análisis de falla, que señale cuándo se rompió, quién lo rompió y quién lo reparó. De esa manera, podemos saber si estamos ante un error de operación, de reparación o del repuesto que se compró y, por lo tanto, hay que reclamar a la fábrica.

Con respecto a ese análisis de falla, que se denomina Análisis de Fallas y Seguimiento, ellos dicen que es paralelo, pero no lo es porque sale de las fallas que se encuentran. De repente, si no estaban anotadas convenientemente, tienen razón, pero nunca se ocultó nada. Ellos dicen que se ocultaba y que era mala fe. No hay ninguna mala fe, porque los propios técnicos siguen permitiendo que los aviones vuelen. ¿Por qué vuelan? Porque están bien mantenidos.

Inclusive, del análisis de fallas se hicieron algunos cambios en el programa de mantenimiento. Había una parte que decía que había que lubricar y hacer un mantenimiento cada cuatrocientas o quinientas horas, pero como ellos encontraban que a las trescientas cincuenta horas había problemas, se acortó la cantidad de las horas. ¿Por qué se hizo esto? Porque había antecedentes, un seguimiento y un registro. De esa forma, se terminaron los problemas con esa pieza, que no sé ni cual es, pero era algo reiterativo. Para eso es el análisis de fallas.

La pregunta del señor Diputado es muy buena. Tienen elementos para sancionar -¡cómo no!-, pero no para suspender a la empresa ni para sancionar a todos los pilotos, porque no todos hicieron lo mismo. Sin

embargo, a todos se les aplican lo mismo.

SEÑOR POZZI.- Quiere decir que la suspensión estaría vinculada a que en la argumentación de la Junta y que toma la Dinacia, se habla de que la empresa actuó de mala fe.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Sí, básicamente es así. En términos futbolísticos diríamos "pelota dividida". Usted me tenía que decir esto: "Mire, la reglamentación dice tal cosa. No está muy claro, y yo entiendo esto". O sea: no es una falla que la reglamentación diga que hay que hacer algo y nosotros no lo hicimos. Alguien que escribe -no es la Dinacia ni ninguna otra autoridad- tilda eso como mala fe.

Me parece que eso es lo que lleva a que pongan esa sanción. Pensamos que es excesiva para una falta administrativa, que nada tiene que ver con la seguridad operacional de las aeronaves. Esto es lo que queremos señalar y lo que nos preocupa.

Además, la experiencia internacional indica que a empresas que han alterado las unidades para llevar más carga que la permitida por el fabricante, inclusive por novena vez, las han sancionado económicamente. No digo que en este caso se haga lo mismo, pero no hay relación. Estamos hablando de la novena vez que se sanciona a una empresa por una irregularidad que atenta contra la seguridad, y en este caso es la primera vez que se sanciona a la nuestra, inclusive por una cuestión administrativa, y la suspenden por dos meses, que equivale a decretar su cierre.

Estamos en condiciones de rebatir muchas observaciones del informe, pero otras no, porque no somos expertos y, además, me consta que la Junta actuó de buena fe, pero me parece que las sanciones son exageradas.

SEÑOR GROBA.- En mi opinión, ha sido muy clara la explicación de los trabajadores, que están preocupados por sus fuentes de trabajo, sobre todo cuando contestaron al señor Diputado Pozzi sobre los antecedentes de suspensión de la empresa y las razones que se plantean para sugerir dicha suspensión.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la información que los trabajadores aportaron para contribuir en lo relativo a su competencia en materia laboral. Creo que todos estamos preocupados por la eventual pérdida de fuentes de trabajo.

Seguidamente, la Comisión recibirá al Directorio de Air Class y está planteada la propuesta del señor Diputado para recibir a la Dinacia, a efectos de conversar sobre nuestra preocupación por la pérdida de fuentes de trabajo.

La Comisión los mantendrá informados.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Agradecemos profundamente a la Comisión que nos haya escuchado. Nos sentimos con la suficiente confianza para hablar en este ámbito, sin mediatizar nuestras declaraciones.

Es importante aclarar que todo el personal de Air Class, sin excepción, está alineado con esta preocupación, y en nombre de los presentes y de los que no pudieron venir queremos agradecer a la Comisión que nos haya recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión está a sus órdenes.

(Se retira de Sala la delegación de trabajadores de la empresa Air Class)

(Ingresa a Sala el Directorio de la empresa Air Class)

——Es un gusto para la Comisión recibir a los Directores de Air Class, señores Daniel Hernández y Daniel González, y a su asesor, el señor Juan Andrés Lerena.

Recién estuvo una delegación de trabajadores de Air Class, quienes plantearon su preocupación por la eventual pérdida de fuentes de trabajo por la suspensión que sufriría la empresa. La Comisión quiere conocer la opinión del Directorio para ayudar en esta situación.

SEÑOR LERENA.- Agradecemos a la Comisión que nos haya recibido para plantear la situación por la que atraviesa la empresa.

Air Class es una empresa uruguaya, cuyos propietarios son uruguayos -están aquí presentes-, que opera desde hace diecisiete años en la navegación aérea. En todo estos años, la empresa ha trabajado en pos de brindar un buen servicio y pudo progresar. Actualmente cuenta con cuarenta empleados, entre tripulación, mantenimiento y personal administrativo, y con una clientela que sostiene la operativa.

El año pasado, como es de público conocimiento, una aeronave tuvo un accidente que cobró la vida de dos trabajadores de la empresa. Actualmente, la Oipaia -Oficina de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación- sigue investigando para tratar de determinar las causas. En todo este tiempo la empresa se mantuvo en silencio, aguardando que la Junta se expidiera y se pudiera aclarar las circunstancias de lo ocurrido. Sin embargo, en la prensa se han recogido muchas acusaciones contra la empresa, que lesionaron tanto a sus titulares como a muchos trabajadores. Por respeto a todos, no salimos a contestar dichas acusaciones.

La Dinacia, a raíz de todas estas acusaciones, actuó de oficio y tramitó una instrucción de la que recibimos un informe preliminar hace quince días, que todavía estamos analizando. Este informe nos permitió comprobar que las acusaciones publicadas en la prensa son descartadas por esta Junta. Se acusó a la empresa de usar piezas no aeronáuticas en los aviones, de atar piezas con alambres, de sustituir hélices por otras no autorizadas, de no tener los manuales actualizados para hacer el mantenimiento, de no hacer los cursos que establece la normativa, pero todo fue descartado por la Junta. Quiere decir que todas estas acusaciones fueron infundadas.

Se preguntarán por qué el informe recomienda suspender a la empresa por sesenta días. En realidad, lo que identificó la Junta fueron irregularidades administrativas, formularios sin firmar o no completados correctamente. A raíz de esto se pretende acusar a la empresa de ocultar a la autoridad información sobre la operativa. En este sentido, tendríamos que decir, en primer lugar, que la empresa nunca ocultó nada, y todo lo que refiere a la operativa y al mantenimiento está documentado en órdenes de trabajo, que surgen por cada situación que se presenta en cada aeronave. Dichas órdenes de trabajo se guardan en un libro, y todas están en las oficinas de la empresa a disposición de la autoridad. En ese sentido, es importante aclarar que la empresa es inspeccionada todos los años por la autoridad, y toda esa documentación está a su disposición.

En segundo término, en ninguna parte del informe se señala que esta situación haya puesto en riesgo la operativa de las aeronaves o afectado su mantenimiento. De hecho, informes técnicos de la propia Dinacia señalan que en ningún caso esta situación afectó el mantenimiento. Por lo tanto, entendemos que es absolutamente desproporcionada la suspensión que se sugiere, sobre todo cuando dos meses sin operar significaría el cierre para esta o cualquier empresa del mundo.

Es lo que quería decir a modo de introducción.

Quizá mis compañeros pueden dejar evidenciadas algunas situaciones que demuestren que la empresa hace las cosas bien y que no es cierto que se pretendían ocultar situaciones, como se expresa en el informe.

SEÑOR HERNÁNDEZ.- Empezamos con esta empresa hace dieciséis o diecisiete años. Éramos pilotos y con mucho esfuerzo fuimos haciéndola crecer, generando nuevas fuentes de trabajo para pilotos y mecánicos. Digo que lo hicimos con mucho esfuerzo porque Uruguay no tiene una necesidad imperiosa de la aviación, dado que es un país llano, con distancias muy cortas, de manera que no existe la aviación interna. Para generar una empresa de este tipo necesitamos mirar hacia afuera, a otros países, las necesidades de movimientos rápidos de personas o de carga para llevar adelante las actividades.

No es fácil conseguir cómo transportar pasajeros o carga de una forma rentable que permita a la empresa sobrevivir y pagar los salarios, que son buenos con respecto a los que se pagan en el medio. Con mucho esfuerzo hemos logrado algunos clientes fuertes. Debido a la confiabilidad de la empresa por el cumplimiento

de los horarios, la responsabilidad en las operaciones de todo tipo y la seriedad con la que trabajamos hemos ido logrando instalarnos, tanto en nichos de mercado de nuestro país con Argentina y Brasil como también desde Argentina hacia Paraguay y otros países, a pesar de ser una empresa uruguaya.

Nosotros volamos y estuvimos en todas las áreas de trabajo de la empresa, tratando de sacarla adelante. Después fuimos sumando gente muy capaz que nos ayudó. Siempre tratamos de hacer las cosas de la mejor manera: volamos en esos aviones nosotros, nuestras familias y amigos; todos nuestros empleados con sus familias, en su gran mayoría, también se trasladan en nuestros aviones. Reitero que siempre tratamos de hacer las cosas de la mejor manera posible, tratando de sacar adelante esta empresa, lo que no es fácil. La aviación es un negocio en el que se mueve muchísimo dinero y al final del mes queda muy poco o los números están en rojo. Es una ecuación muy difícil de llevar. Es un esfuerzo muy importante, por lo que lo defino como un negocio muy difícil.

A pesar de todo, hemos salido adelante. Hemos ido creciendo en aeronaves y en tipo de aeronaves. Hemos ido sumando gente. El año pasado tuvimos el infortunio de que ocurriera un accidente y perdimos a dos compañeros, lo que nos afectó mucho. Eso nos llevó a replantearnos un montón de cosas. Además de tener dudas, tuvimos que escuchar todo lo que se dijo en la prensa. Desde la desaparición de la aeronave hasta hoy han dicho que llevaba droga, dinero u otras tantas otras cosas, lo que nos ha dañado y lastimado no solamente a nosotros sino también a nuestras familias, a nuestros empleados y a sus familias. Los mecánicos nos preguntaban cómo iban a salir a defenderse si se estaba diciendo que ellos los habían matado. También se dijo que los pilotos viajaban en aeronaves que eran un desastre. Y sus hijos les preguntaban: "¿Cómo volás ahí? Te vas a matar mañana". Nosotros, por un lado, teníamos ganas de salir a contestar y, por otro, sentíamos que no podíamos hacerlo por respeto al dolor de las familias de las personas que habían fallecido.

Como dijo el señor Lerena, hubo denuncias de algunos expilotos, que se fueron de mala manera de la empresa; no sé si es del caso mencionarlo. Hemos tenido denuncias de todo tipo y color que la Junta de Infracciones de la Dinacia comenzó a investigar.

La prensa ha hecho un trabajo de tal magnitud que nos ha afectado tanto que la gente está cabizbaja, no sale a hablar, está con miedo. Hay crisis en la empresa. Estamos en manos de psicólogos porque nos ha afectado de una manera tremenda. Se han retomado los procedimientos, se ha visto qué está mal y qué está bien y hemos notado que hemos hecho todo bien. Por supuesto, hemos tenido errores, pero el esfuerzo por hacer el mantenimiento de buena manera existió, los pilotos estaban entrenados y la gente se preocupaba. Esto nos ha golpeado muy duro.

Cuando supimos que la Junta de Infracciones propuso al señor Director Nacional ponernos una sanción de sesenta días, quisimos leer qué habían encontrado. Era un informe de ochocientas hojas, del que nunca nos habían dado vista ni nos habían dejado ir a alguna de las audiencias con nuestros abogados. Además, las preguntas que se hacían apuntaban a buscar un responsable y un culpable. Cuando leímos el informe no encontramos más que algunos errores administrativos. Es verdad que esos errores existieron: los trabajos se hacían, las órdenes de mantenimiento estaban, pero no se pasaban al libro que corresponde, según el manual general de Mantenimiento. Sin embargo, no hay nada que afecte el mantenimiento. Nuestros aviones están bien. Estuvieron más de diez días parados para ser inspeccionados, con un costo impresionante para la empresa, y no se les hizo ninguna observación. Hoy estamos volando. Nadie nos ha parado un día ni veinte minutos en todo este tiempo, porque no hay razón para ello. Los aviones están bien, el mantenimiento está bien, se hicieron los cursos correspondientes y la gente está habilitada correctamente.

Entiendo que la familia está muy dolorida. Nosotros teníamos una relación un poco complicada con el Comandante que falleció y con su familia, porque había una disputa entre el trabajador y la empresa por algunas situaciones que no vienen al caso. Entendemos su dolor y entendemos también que la Dinacia tiene mucha presión mediática, porque tiene a la prensa encima y se han inventado situaciones de corrupción de pretendidos empleados nuestros con ellos. Sé que hay mucha presión, pero no entendemos que nos pongan una sanción de sesenta días si la empresa ha hecho todo de la mejor manera posible, aunque no perfecto.

Si consideramos las empresas de plaza, la nuestra tiene estándares muy buenos. No tenemos nada que envidiar a otras empresas. Diría que, inclusive, en muchas de las áreas estamos por encima del estándar. Sin embargo, llegamos a esta sanción de sesenta días, que significa el cierre de la empresa. Digo esto porque la empresa subsiste por contratos de vuelo diarios para trasladar carga, y la cancelación de esos contratos implica que se contrate a otra empresa para realizar los vuelos. Nosotros volamos para varios "courriers",

para empresas grandes de carga. En el medio no hay empresas que puedan realizar estos traslados porque no hay aeronaves del porte de las nuestras para llevarlas. De manera que esa carga irá a empresas extranjeras. Una vez que ello suceda, ese trabajo ya no será de Air Class ni de ninguna otra empresa nacional. Además, traer un avión del porte de nuestro 727 al país lleva mucho tiempo -ustedes habrán escuchado, a raíz del emprendimiento de los funcionarios de la ex Pluna, que certificar una empresa lleva seis u ocho meses-, los nichos de mercado se copan y es muy difícil retomarlos nuevamente. Por eso estamos considerando todas las instancias posibles para tratar de mantener la fuente de trabajo de la gente.

Todavía no hemos podido defendernos de los sesenta días de suspensión que se propone. En primera instancia, todas esas medidas parecen subjetivas. Entonces, es muy difícil lograr una marcha atrás en el planteo de la Dinacia.

En general, en otras partes del mundo, las sanciones a las líneas aéreas en muy raras ocasiones significan la suspensión de las actividades.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Damos las gracias por atendernos y dedicarnos su tiempo.

Sin duda, comparto lo que han explicado tanto el señor Hernández como el señor Lerena, y puedo agregar muy poco. Antes que nada, quiero decirles que estamos doloridos por lo que ha hecho la prensa con la familia de Air Class. No estamos doloridos con la familia de los deudos; los comprendemos plenamente. Eso es lo que ha provocado nuestro silencio durante un período de tiempo tan largo y que hayamos dejado que dijeran cualquier disparate sobre los integrantes de la empresa y sobre la empresa.

A casi dieciséis meses del accidente, al contestar este escrito en los próximos días será la primera vez que la empresa se manifieste sobre este tema. Fueron dieciséis meses sin decir absolutamente nada. Tenemos cierto temor de que la autoridad esté tomando medidas presionada por la prensa. Podrán decir que no, pero todos vivimos en la misma ciudad, todos tenemos familia; nuestros padres, hermanos e hijos van a la feria, al supermercado y hablan con todo el mundo. Lo cierto es que se dice solo una parte. Como dijo el señor Lerena, la autoridad ha descartado el noventa por ciento de las acusaciones que nos han hecho. Eso está en el informe.

Como bien dijo el señor Hernández, empezamos con un avión pequeño y fuimos reinvirtiendo. Empezamos con un avión que llevaba seis pasajeros, y el avión carguero que tenemos hoy podría transportar ciento ochenta y cinco pasajeros. Es el único avión totalmente uruguayo que saca y entra mercadería "palletizada" hasta por veinticinco toneladas. Argentina no lo tiene. Brasil tiene aeronaves de este porte y se dedican a su mercado interno. Por otro lado, tenemos el monstruo de LAN acaparando toda América, y Paraguay no lo tiene.

Hemos hecho un esfuerzo buscando un nicho para poner la matrícula uruguaya a volar en el área y con proyectos más importantes. Hace más de un año que no sabemos qué hacer con esos proyectos, porque no es el fin de la empresa volar este 727 y nada más, sino que este era un escalón para seguir ascendiendo en este negocio de la carga.

Realmente, esta medida que quiere tomar la autoridad aeronáutica uruguaya, asesorada por su gente, no tiene comparación en ninguna parte del mundo. Los países que tienen aviación pequeña, como nosotros, tenemos como referente a Europa y, sobre todo, a Estados Unidos, a la FAA -Administración Federal de Aviación-, que con su importante industria marca pautas en el mundo. En internet se puede ver que a algunas empresas les han puesto sanciones económicas, ocho, nueve y diez veces, por las mismas faltas. Hablamos de empresas que transportaban pasajeros y les comprobaron que hacían procedimientos que atentaban contra la seguridad. Hay una, por allí, ahora asociada a American o a United -no recuerdo bine-, que no hacía el peso ni el balance de la aeronave al salir para poder llevar más pasajeros con su equipaje. Nunca fue suspendida. También se recordará el accidente del avión de Austral, que cayó en Nuevo Berlín. En ese caso, se comprobó que la empresa no había cumplido con una orden de mantenimiento pero no fue suspendida. Una compañía brasileña muy importante como TAM ha tenido muchos accidentes; recordarán el de San Pablo, cuando se le accionó un reversor en el despegue y murieron más de cien personas. No ha sido suspendida, y estamos hablando de que se perdieron cientos de vidas. Después del accidente de Tenerife -quizás el mayor de la aviación-, hace algunos años, cuando chocaron en la pista dos Boeing 747 cargados con más de trescientas personas, ni KLM ni la otra compañía fueron suspendidas. Quiere decir que se aplican multas económicas

coherentes con el mercado. No es lo mismo el mercado de Estados Unidos que el de Uruguay. Por ejemplo, se pusieron multas de US$ 30.000 en Estados Unidos y a empresas importantísimas.

Empezamos la empresa Daniel y yo, con un mecánico. Hoy somos cuarenta personas y queremos ir a más. Hemos reinvertido el fruto de préstamos, de inversiones personales. Hemos puesto la carne en el asador en todo momento y estamos dispuestos a volver a ponerla. Entonces, encontramos desmedida esta sugerencia, porque estamos ante un tema netamente administrativo; hasta en el informe de la autoridad se descartan problemas de mantenimiento. Los propios peritos dicen que lo que hallado no incide en nada porque tiene que ver con dónde se ponía la información.

Nuestro predio de mantenimiento está en el mismo lugar que el de la autoridad. Yendo por Camino Carrasco, cincuenta metros antes de entrar al predio de la autoridad, se encuentra nuestro hangar. El mantenimiento se hace allí; está a la vista de todo el mundo, de nuestros colegas y de la autoridad. Es imposible ocultar algo, aunque queramos, porque nuestros aviones no entran en los hangares y el mantenimiento se hace en la puerta. Se escriben y se hacen órdenes de trabajo por cada reparación. No duplicamos eso -por decirlo de alguna manera- donde teníamos que escribirlo, pero hace diecisiete años que operamos, desde 2001 estamos certificados como empresa de aviación y estamos sujetos a inspecciones en todo momento. Todo ha estado y está siempre a disposición.

Sé que están muy ocupados y no quiero abundar en cosas que ya se han dicho.

SEÑOR GROBA.- Como ya dijimos a los trabajadores, apenas enterada de la dificultad que surgiría de las sanciones y de que significarían la pérdida de una empresa y de una fuente de trabajo, inmediatamente la Comisión operó a los efectos de recibirlos lo antes posible. Yo he hablado con representantes de la empresa y de los trabajadores, pero el resto de los legisladores presentes no tenían apreciaciones directas sino a través de la prensa sobre la situación que explicaron los trabajadores a primera hora. Estamos muy preocupados por la pérdida de la fuente de trabajo.

Antes que nada, es bueno aclarar que hay un tema que está en la Justicia penal, otro en la Oipaia y otro en la Junta de Infracciones de la Dinacia, y este es el que determinará si habrá de aplicarse la sanción de suspensión con el consiguiente cierre de la empresa y la pérdida de la fuente de trabajo. Los trabajadores ya han hablado de este tema y ustedes han reiterado conceptos que responden a algunas de nuestras preguntas. Nosotros, que no estamos empapados en el tema, queríamos saber si había antecedentes de sanciones similares por accidentes; al inicio, el señor Diputado Olivera mencionaba que no hay antecedentes en ese sentido en otras áreas del transporte. En este punto, queremos precisar que no hay antecedentes, como lo acaban de decir y como dijeron los trabajadores al principio de la sesión.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que acá hay un aspecto de tiempos. Necesitamos clarificar esto para ver si la Comisión puede ayudar a preservar la fuente de trabajo, que es el objetivo fundamental. Hay una sugerencia, no un dictamen, de aplicar una suspensión de actividades por un período de sesenta días; la pregunta es cuánto tiempo tiene la Comisión para analizar lo que ustedes y los trabajadores han expresado, para tratar de hacer algunas gestiones.

SEÑOR ABDALA.- Mis consultas son complementarias del planteo que hacía el señor Diputado Groba. Sin duda, tenemos la misma preocupación en el sentido de que la perspectiva de que se pierdan fuentes de trabajo siempre es preocupante. En este caso, no solo se trata de una pérdida desde el punto de vista cuantitativo sino de una empresa íntegramente nacional, que ha desarrollado un gran esfuerzo y ha registrado un crecimiento en cuanto a su participación en el mercado. Su desaparición, en términos del interés nacional, es preocupante y debe convocar nuestra atención.

Quiero hacer una pregunta que es difícil pero debo hacerla porque es parte del análisis que estamos realizando. La versión de la empresa ha sido totalmente coincidente con la de los trabajadores en el sentido de que existieron errores administrativos que son inocuos en cuanto al resultado desgraciado que aconteció. Aquí se invoca la ausencia de falla técnicas o de problemas severos desde el punto de vista del mantenimiento o de los aspectos técnicos que hacen a la seguridad en el vuelo. Entonces, la pregunta que cabe hacer es: ¿cuál fue la causa del accidente? ¿Cuáles son los elementos que ustedes, como parte fundamental, como titulares de la empresa y como destinatarios de esta sanción, consideran que determinaron

esta circunstancia desgraciada que aconteció? ¿Qué es lo surge del expediente? ¿Surgen elementos que conduzcan a la conclusión de que la responsabilidad es de la empresa y, por lo tanto, debe ser sancionada de acuerdo con la recomendación que se produjo, o hay un divorcio entre lo que se probó en el expediente y las resultancias de la recomendación que se ha hecho a la Dinacia?

Me parece que esta es una pregunta clave e, inexorablemente, nos conduce a otra, que es complicada y difícil, pero creo que está en la cabeza de todos: si no hubo errores administrativos, si no hubo fallas técnicas, si el mantenimiento era el adecuado y se hizo todo lo que había que hacer, con toda la corrección que ustedes están diciendo, ¿qué pasó? Tenemos que hacer esa pregunta porque seguramente -lo resolverá la Comisión una vez que la delegación se retire de Sala- tendremos que hablar con las autoridades competentes, es decir, la Dinacia. Entonces, debemos tener todos los elementos para eventualmente poder mediar en una situación que conduzca a atemperar una consecuencia complicada como la suspensión por sesenta días, porque nos ha quedado que eso implica el cierre de la empresa por la pérdida de los mercados. Para eso debemos tener determinadas convicciones y elementos que nos hagan confiar que conducen a la verdad material de las cosas y, por tanto, pueden llegar a persuadir a la autoridad, que está en camino de tomar una decisión distinta. Tengamos en cuenta que la autoridad cuenta con todos los antecedentes administrativos, llevó adelante una investigación y tiene el expediente en su poder. Sé que esta pregunta puede ser incómoda, pero no tenemos más remedio que formularla.

SEÑOR POZZI.- Antes de que los trabajadores plantearan el asunto, sabía que se habían manejado sanciones económicas a la empresa, a los pilotos y a alguna gente de mantenimiento, pero no tenía idea de que había una suspensión en trámite de dos meses a la empresa. Se podría coincidir que esto no tiene antecedentes aunque, en realidad, algunas cosas pasaron. Por ejemplo, LAPA dejó de volar después del accidente ocurrido en Argentina; no sé si Spanair dejó de volar luego del accidente en Madrid. Tampoco sé si hubo una decisión de las autoridades en ese sentido o si fue como consecuencia de juicios, etcétera. De todas maneras, en Uruguay no hay antecedentes de este tipo.

No digo que sepa mucho sobre aviación pero es un tema que me interesa. Según recuerdo, en Uruguay, este es uno de los pocos casos en que se hace público que existe una investigación en curso y se trata de que haya un informe y una resolución sobre por qué se cayó el avión. A veces se caen aviones; sin ir más lejos, en una época, a la Fuerza Aérea se le caía uno por año. También ha habido accidentes con aviones fumigadores, a veces con la muerte del piloto y, a veces, no. Sin embargo, no ha habido ningún accidente que haya estado tanto en la palestra como este ni que haya generado tanta preocupación por investigar y saber qué pasó. A su vez, también apareció el informe del accidente de helicóptero en el que murió el doctor Ferrere, y no sé si hubiera salido a luz sin todo esto de por medio. Bienvenido sea, porque establece un antecedente que hace bien.

Más allá de que es comprensible la preocupación por una eventual suspensión de la empresa, que la dejaría fuera del mercado, a pesar de que aún no se haya establecido cuál fue la causa del accidente, la pregunta del señor Diputado Abdala es pertinente. No sé si la respuesta debe constar o no en la versión taquigráfica, porque es una cuestión delicada; en realidad, todo ha sido un poco raro. Es un avión al que no le funcionaron las cajas negras; tampoco sabemos si le funcionaron las balizas de impacto, porque no lo encontraron. Se busca el avión en determinada zona durante decenas de días y no aparece; un día viene alguien de afuera y, en cuarenta y ocho horas, aparecen los restos del avión. En determinado momento se encuentra una caja negra; no se podía encontrar el resto del avión y la Armada, en menos de diez horas, encuentra la otra caja negra.

Es decir que ha sido una asociación de eventos raros. A lo mejor tienen una lógica. Para los que estamos afuera de la jugada, parecen raros. Hay una parte importante del avión que no aparece: donde iba la carga. A esto se suma la tragedia de que no aparezcan los cuerpos de los dos pilotos que comandaban el avión en ese momento.

Todas estas circunstancias han tenido fuerte difusión mediática. Es cierto que algunas veces las culpas van hacia la empresa, y en otras ocasiones se tejió la posibilidad de que hubiera sido un error humano, cargando todas las culpas al piloto. Yo escuché por la radio que cuando hay un accidente de aviación enseguida se culpa al piloto, porque está muerto. Creo que no debe ser lo uno ni lo otro.

Por todos estos motivos, para nosotros sería importante tener una idea desde adentro, aunque no quieran que conste en la versión taguigráfica y en la grabación. Nosotros no queremos que la empresa quede afuera del mercado. Sí queremos que se sepa qué pasó y que no se vuelva a repetir. Tampoco queremos que se ataque gratuitamente a los pilotos. A lo mejor se equivocaron; yo no lo sé. Tampoco podemos decir que la empresa no hizo nada

Lo cierto es que todo fue una sucesión de eventos raros. El hecho de que las cajas negras no funcionaran, es algo bien raro. Ustedes sabrán por qué no funcionaban. Algunos dicen que el piloto no hizo las conexiones correspondientes para que marcharan y, otros señalan que estaban desconectadas porque ese avión no iba a volar más. Se dice mucha cosa por ahí.

Reitero que no queremos que la empresa quede afuera del mercado ni que los trabajadores queden sin trabajo. Por el contrario, vamos a pelear para que eso no sea así. Lo que queremos es que si hubo errores, se corrijan, porque si se cae otro avión, va a ser más complicado.

Creo que la pregunta del señor Diputado Abdala es pertinente. En la medida en que ustedes puedan brindar información a la Comisión -porque ninguno entiende nada de todo esto-, dándoles las garantías de que esto no va a trascender, no va a figurar en la versión taquigráfica y demás, a nosotros nos vendría bien, porque vamos a llamar a otra gente. Seguramente, vamos a citar, entre otros, a la Dinacia, para saber por qué se va por ese camino que, como bien dicen ustedes, no es el que se ha adoptado en otros casos. No recuerdo que esto haya pasado en alguna otra oportunidad, aun sabiendo que la empresa no hizo lo que tenía que hacer. Como dijeron, en el caso del avión de Austral, todos sabían que el tubo que medía la velocidad no estaba conectado, no dijeron nada y el piloto se mató porque no se sabía a qué velocidad iba. Sin embargo, no pasó nada, aunque habrá habido juicios, etcétera.

En este caso, esto parece desmedido, por lo menos, a los que somos legos como nosotros.

Reitero que me gustaría que dijeran algo y que no conste en la versión taquigráfica, para mayor seguridad de todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recogiendo el planteo de los señores Diputados, a los efectos de que los invitados puedan hablar con mayor tranquilidad y con libertad, y teniendo en cuenta la sensibilidad de los temas, propongo pasar a sesión secreta, según establece el artículo 26 del Reglamento.

SEÑOR GROBA.- Yo hice una pregunta muy concreta sobre un tema de tiempos en cuanto a los recursos y a la sugerencia de sanción de sesenta días. Me gustaría que la respuesta figurara en la versión taquigráfica para posterior estudio de la Comisión. Después, con mucho gusto podemos votar la propuesta del señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si les parece, procedemos como propone el señor Diputado.

(Apoyados)

SEÑOR LERENA.- Quiero hacer dos precisiones.

La primera, tiene que ver con los antecedentes. Nosotros también nos hemos sorprendido con esta situación. De hecho, en base a la ley que habilita a los particulares a pedir información a los organismos públicos, hace más de veinte días presentamos una nota a la Dinacia para que nos facilite antecedentes de situaciones en las cuales se hubieran encontrado irregularidades a la normativa aeronáutica, para ver cómo se actuó. Nosotros no conocemos antecedentes de suspensiones. Hemos pedido esta información para saber cómo se ha manejado el tema en otras ocasiones.

La segunda precisión refiere a que este expediente no trata el accidente. Ese tema lo trata una oficina independiente de la Dinacia, que es la Oipaia. Allí se está llevando a cabo la investigación, que es de carácter confidencial e independiente al expediente que ha iniciado la Junta de Infracciones. Por lo tanto, el accidente se sigue estudiando. Se trata de un expediente al que no hemos tenido ningún tipo de acceso. No tenemos información más que la que ha salido en la prensa. De hecho, la única que tiene acceso a los restos del avión

es la Oipaia, que es la que diligencia la prueba. Hasta el momento, no se nos ha dado vista ni opinión sobre el accidente.

SEÑOR ABDALA.- Para mí es totalmente nueva la referencia a la Oipaia. ¿Qué naturaleza jurídica tiene ese organismo y dónde está ubicado institucionalmente? ¿Depende de la Dinacia o del Ministro de Defensa Nacional?

SEÑOR LERENA.- Sé que en el organigrama está dentro de la Dinacia, pero formalmente es independiente de esa Dirección.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Por una ley o decreto de este año, no recuerdo si previo o posterior a la publicación del informe preliminar del accidente -creo que fue un poco antes- se sacó la a la Oipaia de la órbita de la Dinacia y el organismo pasó a depender directamente del señor Ministro de Defensa Nacional. Entonces, hoy en día depende totalmente del Ministro de Defensa Nacional, aunque físicamente creo que aún está en la Dinacia.

SEÑOR GROBA.- ¿Cómo está integrado ese organismo?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Está integrada por funcionarios y asesores de la parte aeronáutica. El Director es un Coronel de la Fuerza Aérea.

SEÑOR LERENA.- Voy a referirme al trámite en la Junta de Infracciones. Este organismo hizo una recomendación. Ahora, se nos dio vista y debemos contestar. De acuerdo con lo que establece el Decreto 500, hemos solicitado una prórroga de cinco días hábiles, que vencería el miércoles que viene. También vamos a solicitar el diligenciamiento de algunos medios de prueba, porque al no tener acceso al expediente nos resulta imposible hacer una defensa adecuada.

La Dinacia deberá analizar nuestro escrito y decidir si comparte la recomendación que hace su órgano asesor o si está de acuerdo con nuestros argumentos y saca una resolución distinta

En realidad, los tiempos van a depender de cómo se maneje la Dinacia y cuánto le lleve analizar nuestros argumentos y diligenciar nuestra prueba.

El expediente se inició el 1º de abril de este año, es decir que ya lleva cinco meses. Yo asumo que se van a tomar un mes más. Luego, va a salir una resolución que esperamos comparta alguno de los argumentos que manejamos. Obviamente, esa resolución se puede recurrir, ya sea interponiendo un recurso de revocación ante de la Dinacia o un recurso jerárquico ante el Ministerio de Defensa Nacional. Pero todavía no estamos en esa etapa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal como habíamos acordado, está en discusión si la Comisión pasa a sesión secreta.

SEÑOR PUIG.- Me quiero referir al procedimiento propuesto. No voy a acompañar con mi voto que no haya versión taquigráfica o que la sesión pase a ser secreta. Este no es un juzgado penal y nosotros no tenemos un presumario. La delegación pidió ser recibida por la Comisión y, en base a las preguntas que se han formulado, considerará si puede responder o no.

Por lo tanto, por un aspecto de transparencia de la Comisión, cuya versión taquigráfica es pública, no estoy de acuerdo con que haya una parte secreta en esta comparecencia.

SEÑOR TIERNO.- En virtud del tenor de las preguntas muy interesantes que ha hecho el señor Diputado Pozzi y de que hay algunas respuestas que imagino están sustanciadas en la instancia penal que se viene llevando adelante, me parece bien tener la posibilidad de escuchar de primera mano las respuestas sin versión taquigráfica y en sesión secreta. Esto nos permitirá trabajar como lo hacemos siempre, con responsabilidad y seriedad, sobre todo, en un tema tan sensible, ya que lamentablemente se perdieron dos vidas humanas.

Entonces, a fin de que se puedan tener las respuestas que solicitó el señor Diputado Pozzi, voy a acompañar la moción.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el procedimiento propuesto.

(Se vota)

——Cuatro en cinco: AFIRMATIVA.

La Comisión pasa a sesión secreta.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—— Retomamos la versión taquigráfica.

SEÑOR GROBA.- Creo que sería importante saber si hubo inspecciones posteriores al accidente y qué surgió de ellas.

SEÑOR HERNÁNDEZ.- Se inspeccionaron todas las aeronaves y todos los sistemas. Fue una de las inspecciones más exhaustivas que ha tenido la empresa. Inclusive, en algún caso hubo que contratar servicios de talleres extranjeros para que comprobaran los sistemas, pero encontraron todo bien. Las aeronaves no pararon ni un día y siguieron volando.

SEÑOR PUIG.- No voy a hacer consideraciones técnicas, porque no me corresponde ni conozco de aviación. Simplemente, me he informado de accidentes análogos -por ejemplo, el de la empresa Austral- y siempre aparece la dicotomía entre falla humana o de los equipos. Hay muchos antecedentes de fallas técnicas, pero no voy a opinar porque no conozco el tema.

Concretamente, quiero saber si la investigación judicial la comenzó la doctora Mariana Mota antes de ser trasladada.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más preguntas, agradecemos la presencia del Directorio de Air Class.

La Comisión evaluará los pasos a seguir y lo comunicará a la empresa.

(Se retira de Sala el Directorio de Air Class)

——Se planteó convocar a la Dinacia.

SEÑOR OLIVERA.- En virtud de la respuesta que la empresa dio al señor Diputado Groba, creo que podemos esperar hasta la primera sesión ordinaria de octubre y no convocar a una sesión extraordinaria, porque la empresa tiene tiempo para recurrir, contestar, etcétera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay objeciones, convocamos a las autoridades de la Dinacia para la primera sesión de octubre.

(Apoyados)

——No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.